

437/A XX.GP

Antrag

der Abgeordneten Dr. Haider, Rosenstingl und Kollegen
auf Durchführung einer Prüfung durch den Rechnungshof gemäß §99(2) GOG

Der Nationalrat wolle beschließen:

Der Rechnungshof wird mit einer Sonderprüfung der Gebarung des Bundesministerium für Verkehr, der HL-AG und der ÖBB hinsichtlich der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit des Projektes Semmeringbasistunnel unter Berücksichtigung der bisher gesammelten Erfahrungen sowie der geplanten Finanzierungsmodelle in allen Varianten beauftragt.

Begründung:

Bereits seit Jahren bestehen massive Zweifel an der Sinnhaftigkeit, vor allem aber der Wirtschaftlichkeit der Errichtung des Semmeringbasistunnels. Vor allem die Tatsache, daß hier eine teure Investition in eine Bahnstrecke erfolgen soll, die in absehbarer Zeit für den Fernverkehr durch eine gänzlich anders trassierte Neubaustrecke ("Südostspange), für die es auch schon in Gestalt der Erklärung zur Hochleistungsstrecke die ersten Rechtsakte gibt, zumindest teilweise ersetzt werden soll, erscheint alles andere als im Interesse des sparsamen Umganges mit öffentlichen Mitteln gelegen.

Die in diesem Zusammenhang stets als Begründung herangezogene Studie der Firma "Prognos" über die Wirtschaftlichkeit und verkehrspolitische Bedeutung des Tunnels wurden bereits vor Jahren vom Rechnungshof insoferne kritisiert, als es ihr jedenfalls nicht gelingt, die betriebs- und volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit ohne schwerwiegende Einschränkungen nachzuweisen.

Entscheidende Punkte waren dabei aus der Sicht des Rechnungshofes:

- * Wichtige Pro-Argumente werden sogar von Prognos in Teilbereichen widerlegt,
 - * Das Prognos-Gutachten errechnet große Vorteile aus der Einrichtung einer derzeit nicht nachgefragten, jedoch zuschußträchtigen ("ökonomisch und ökologisch suboptimalen") Verkehrsart (inländische Rollende Landstraße).
 - * Die im Bundesbahngesetz 1992 bereits vorgegebene Schwerpunktverlagerung weg von den (inländischen) Gütersubventionen wird nicht berücksichtigt.
 - * Sie berücksichtigt nicht die Tatsache, daß die Vor- und Nachlaufstrecken und nicht der Paßübergang über den Semmering den eigentlichen Leistungsengpaß darstellen.
- Doch auch die Durchführung der bisherigen Arbeiten, die bereits eine gewaltige Kostenexplosion erkennen läßt - alleine der Sonderstollen kostet nach aktuellen Schätzungen mit knapp einer Milliarde etwa das Doppelte der vorgesehenen Summe - weist darauf hin, daß hier die Vorbereitungen in rechtlicher wie technischer Hinsicht unzulänglich gewesen sein müssen. Eine analoge Kostenexplosion ist daher auch bei der Errichtung des Haupttunnels zu befürchten.

Letztlich ist auch der offensichtliche Mißerfolg bei der Suche nach privaten Finanzierungsformen, die ja ausdrücklich staatliche Garantien ausschließen sollten, festzustellen: Die in der Amtszeit des nunmehrigen Bundeskanzlers Klima als Verkehrsminister begonnene und mehrfach verlängerte Interessentensuche war ausdrücklich auf eine reine Privatfinanzierung ausgerichtet, wobei das private Konzessionskonsortium laut Klima die Refinanzierung über eine "Art Mautgebühr" durchführen sollte, die dann von den ÖBB zu bezahlen wäre.

Genau dieser Punkt erweist sich nun aber als undurchführbar: Weil die Errichtungskosten insgesamt steigen, würde diese "Mautgebühr", das Benutzungsentgelt, derartige Hohen (bis zu 1 Mrd. S/Jahr, also rund ein Viertel der derzeit für sämtliche ÖBB-Strecken gezahlten Summe!) erreichen, daß der ÖBB-Chef Draxler bereits seit geraumer Zeit warnt, die ÖBB könnten sich dies keinesfalls leisten ("In ganz Europa gibt es kein Infrastrukturprojekt, daß sich mir aus Benutzungsentgelten finanzieren kann. Private-Partnership mit privater Mehrheit ist kein geeignetes Modell zur Finanzierung großer Infrastrukturprojekte"), was zuletzt in der Forderung nach einer öffentlichen Finanzierung gipfelte. Dies sei auch deswegen sinnvoll, weil eine teilweise Privatfinanzierung ohnedies nur den Nachteil weniger günstiger Zinsen als für den Bund (Triple-A) mit sich brachte.

Darüber hinaus zeigt sich, daß die privaten Anbieter keineswegs bereit sind, ohne staatliche Garantien zu investieren, womit klar ist, daß der Steuerzahler nicht nur einen Großteil der Kosten, sondern darüber hinaus das volle Risiko zu tragen hatte.

Es zeigt sich also, daß die seinerzeit - im Hinblick auf die behauptete Wirtschaftlichkeit -

zugesagte echte Privatfinanzierung offensichtlich unmöglich ist, weil das Projekt eben einerseits wesentlich teurer und andererseits weniger einträglich, damit insgesamt unwirtschaftlicher ist als zunächst angegeben.

Um diesen Sachverhalt rechtzeitig, also vor der endgültigen Auftragsvergabe einer objektiven Beurteilung zu unterziehen, erscheint es erforderlich, daß der Rechnungshof aufgrund der bisher vorliegenden Erfahrungen (insbesondere im Zuge der Errichtung des Erkundungstollens) und Planungen sowie der Erfahrungen mit vergleichbaren Projekten im In- und Ausland die Sinnhaftigkeit und Wirtschaftlichkeit des Projektes selbst sowie der vorgesehenen Finanzierungsformen prüft. .

In formeller Hinsicht wird verlangt, diese Sonderprüfung gemäß §99(2) GOG aufgrund der Unterstützung durch 20 Abgeordnete ohne Beschuß des Nationalrates durchzuführen.